Deutscher Bundestag **Drucksache 14/9522**
14. Wahlperiode 25. 06. 2002

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksache 14/6454 –

Sofortmaßnahmen zur Stärkung des Schienenverkehrs einleiten

A. Problem

Die Fraktion der FDP hat einen Antrag mit dem Ziel eingebracht, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, ein 6-Punkte-Sofortprogramm zur Stärkung des Schienenverkehrs vorzulegen. Dieses soll nach dem Antrag beinhalten, dass die DB Netz AG zum 1. Januar 2002 aus der Deutschen Bahn Holding AG herausgelöst und bis zur Entscheidung über die endgültige Struktur und Organisation des Schienennetzes zum Jahr 2004 als selbständiges bundeseigenes Unternehmen geführt wird. Die Bundesregierung soll aufgefordert werden, ein mit 10 Mio. DM dotiertes Grundlagen- und Ressortforschungsprogramm zur Zukunft des Schienenverkehrs vorzulegen und das deutsche Schienennetz mit sofortiger Wirkung für alle zugelassenen europäischen Eisenbahnunternehmen grundsätzlich ohne Gegenseitigkeitsvorbehalt zu öffnen. Die Präsenz der Bundesregierung im Aufsichtsrat der DB AG und der eigenständigen DB Netz AG soll allein durch das Bundesfinanzministerium wahrgenommen werden und es soll nach dem Vorbild der Telekom-Regulierung eine Regulierungsbehörde eingerichtet werden, die zunächst befristet für das Trassenpreissystem und den Netzzugang zuständig sein soll. Die Investitionen des Bundes in das Schienennetz sollen schrittweise nach Effizienzgesichtspunkten gewährt werden und einen Anreiz bieten, zuerst das vorhandene Schienennetz so gut wie möglich am Markt auszulasten, um die hohen Trassenpreise senken zu können.

B. Lösung

Ablehnung zu Punkt 1 des Antrags mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS und zu Punkt 2 bis 6 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag – Drucksache 14/6454 – abzulehnen.

Berlin, den 12. Juni 2002

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald	**Karin Rehbock-Zureich**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 14/6454 in seiner 195. Sitzung am 18. Oktober 2001 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung, den Ausschuss für Tourismus und den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag auf Drucksache 14/6454 hat zum Ziel, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, ein 6-Punkte-Sofortprogramm zur Stärkung des Schienenverkehrs vorzulegen. Dieses soll nach dem Antrag beinhalten, dass die DB Netz AG zum 1. Januar 2002 aus der Deutschen Bahn Holding AG herausgelöst und bis zur Entscheidung über die endgültige Struktur und Organisation des Schienennetzes zum Jahr 2004 als selbständiges bundeseigenes Unternehmen geführt wird. Die Bundesregierung soll aufgefordert werden, ein mit 10 Mio. DM dotiertes Grundlagen- und Ressortforschungsprogramm zur Zukunft des Schienenverkehrs vorzulegen und das deutsche Schienennetz mit sofortiger Wirkung für alle zugelassenen europäischen Eisenbahnunternehmen grundsätzlich ohne Gegenseitigkeitsvorbehalt zu öffnen. Die Präsenz der Bundesregierung im Aufsichtsrat der DB AG und der eigenständigen DB Netz AG soll allein durch das Bundesfinanzministerium wahrgenommen werden und es soll nach dem Vorbild der Telekom-Regulierung eine Regulierungsbehörde eingerichtet werden, die zunächst befristet für das Trassenpreissystem und den Netzzugang zuständig sein soll. Die Investitionen des Bundes in das Schienennetz sollen schrittweise nach Effizienzgesichtspunkten gewährt werden und einen Anreiz bieten, zuerst das vorhandene Schienennetz so gut wie möglich am Markt auszulasten, um die hohen Trassenpreise senken zu können.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Der **Finanzausschuss** hat die Vorlage in seiner 119. Sitzung am 12. Dezember 2001 beraten und hat auf eine Stellungnahme verzichtet.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Vorlage in seiner 82. Sitzung am 5. Juni 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, FDP und PDS, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft** hat die Vorlage in seiner 79. Sitzung am 14. November 2001 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, FDP und PDS, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat die Vorlage in seiner 56. Sitzung am 14. November 2001 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, FDP und PDS bei Abwesenheit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat die Vorlage in seiner 76. Sitzung am 23. Januar 2002 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Abwesenheit der Fraktion der PDS, den Antrag abzulehnen.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Vorlage in seiner 83. Sitzung am 14. November 2001 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, FDP und PDS, den Antrag abzulehnen.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Vorlage in seiner 87. Sitzung am 12. Juni 2002 zusammen mit den Anträgen der Fraktion der CDU/CSU auf Drucksache 14/5316 und auf Drucksache 14/6440 beraten und empfiehlt den Antrag abzulehnen. Der Beschluss wurde zu Punkt 1 des Antrags mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der CDU/CSU gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS, zu Punkt 2 bis 6 des Antrags mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS gefasst.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, die Koalition habe dafür gesorgt, dass der Deutschen Bahn AG zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt würden, dass die Themen Trassenvergabe, Trassenpreise und Transparenz der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung auf die Tagesordnung gesetzt worden seien und dass eine beim Eisenbahnbundesamt eingerichtete Trassenagentur für diskriminierungsfreien Zugang zum Netz sorgen werde. Den Antrag lehne man ab, weil er sachlich und fachlich keine Grundlage habe.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, wenn man den Aufwand für die Bahn seit 1994 addiere, liege man knapp unter 400 Mrd. DM. Es sei mit einem enorm hohen Aufwand ein sehr geringer Ertrag erzielt worden. Das Ziel der Bahnreform, modal-split-Gewinne für die Schiene zu erzielen, sei nicht erreicht worden. Es sei mit der Bahnreform auch nicht gelungen, Wettbewerb zu erreichen. Acht Jahre nach der Bahnreform finde man eine unverändert harte Monopolsituation vor. Wenn aus der als Übergangslösung gedachten Holding eine Dauereinrichtung gemacht werden solle und man die Holding dann kapitalmarktfähig machen wolle, wiederhole man den in Großbritannien gemachten Fehler,

das Netz materiell zu privatisieren. Auch das Ziel der Entlastung des Steuerzahlers sei nicht erreicht worden. Es gebe enormen Handlungsbedarf auf Bundesebene. Die Ziele seien klar definiert; über die Modelle zu ihrer Erreichung, die weiteren Schritte und die zeitliche Abfolge und Dosierung der Maßnahmen müsse weiter diskutiert werden. Für sie sei klar, dass man bei den weiteren Reformen Störungen im Betriebsablauf vermeiden, die Sicherheit des Betriebs jederzeit gewährleisten und die Arbeitnehmerrechte beachten müsse, es aber insgesamt das Ziel sei, mehr und besseren Schienenverkehr und Sicherheit der Arbeitsplätze in diesem Bereich zu erreichen. Mit dem bisher Erreichten könne sich niemand zufrieden geben.

Die **FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bekundete, sie sei jederzeit bereit, eine Grundsatzdebatte über die Zukunft der Bahn zu führen, aber nicht auf der Grundlage solch dürftiger Anträge, wie sie hier vorgelegt worden seien. Sie betonte, dass die Koalition die Haushaltsmittel für den Bahnbau erhöht und verstetigt habe.

Die **Fraktion der FDP** wies darauf hin, dass ihr Antrag bereits im Juni 2001 eingebracht worden sei. Es sei ein Sofortprogramm erforderlich, um mehr Effizienz und mehr Wettbewerb auf der Schiene zu erreichen. Dies müsse in einem ersten Schritt mit der Herauslösung der DB Netz AG aus der Deutschen Bahn AG beginnen.

Die **Fraktion der PDS** stellte fest, sie habe mehrfach das französische Modell der Organisation des Eisenbahnwesens angeführt, es habe dazu aber keine Diskussion gegeben. Man sei der Auffassung, dass der Staat, wie bei allen anderen Verkehrwegen, auch die Verantwortung für den Verkehrsweg Schiene haben müsse. Hinzukommen müsse, dass die finanzielle Ausstattung der Netzgesellschaft gewährleistet sei und dass eine Grundsanierung des gesamten Netzes erfolge. Bei der in dem Antrag erhobenen Forderung nach einer Trennung von Fahrweg und Betrieb werde dies nicht gesagt. Dem Argument des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, es handele sich bei dem Verhältnis von Fahrweg und Betrieb um eine Sicherheitsfrage, könne man das französische Modell entgegenhalten, bei dem nach der Trennung die Instandhaltung des Netzes bei dem bleiben müsse, der maßgeblich auf dem Netz fahre.

Berlin, den 12. Juni 2002

Karin Rehbock-Zureich
Berichterstatterin



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333